Os SNAAPP e as estradas líquidas da Amazônia (José Seráfico)

Motivo de polêmica entre importantes figuras do Brasil-colônia, a abertura das águas amazônicas à navegação internacional não resultou, logo, em benefícios à população do imenso vale. Alcançando o propósito que Tavares Bastos tanto defendeu, tornou-se possível às embarcações com bandeira de outros países singrar tranqüilamente o rio Amazonas e seus afluentes e subafluentes, a partir de 1866. Isso não quis dizer, de imediato, proporcionar ás comunidades ribeirinhas fácil meio de transporte e – em síntese – inclusão na sociedade brasileira.

Durante muito tempo, os interesse e anseios dessa porção dos habitantes do ecúmeno amazônico restringiram-se às suas necessidades primárias e à capacidade de adquirirem bens comercializados pelos regatões. As embarcações traziam, de volta do sertão, a seringa e demais produtos naturais, que durante muito tempo constituíram a base da economia interiorana da Amazônia. De qualquer maneira, esses eram os únicos agentes de ligação entre o caboclo e os centros nevrálgicos da sociedade e da economia regionais – ainda que os aspectos econômicos (microeconômicos, melhor dizer) predominassem.

O desejo de atrair empreendedores estrangeiros levou o governo brasileiro a decretar, em 1912, a concessão do direito de navegação no rio Amazonas e seus tributários, à Amazon River Steam Navigation Company Ltd., criada no ano anterior. Para tanto, os 48 navios da empresa cobriram todo o território brasileiro da Amazônia e, além disso, chegaram ao Oiapoque, já em trecho de navegação marítima.

Em 1923, a concessão dada à Amazon River foi prorrogada e aumentada a subvenção oficial à empresa. Somente no ano seguinte outras empresas passaram a atuar na navegação da região. As linhas Belém-Soure e Tapajós-Autazes, antes entregues à Amazon River, passaram a ser operadas por outras empresas, em 1924.

Menos de dez anos após, a tão conhecida alegação de prejuízos proporcionou à companhia inglesa o amparo governamental, através do Decreto-Lei n.º 306. Negado o registro, pelo Tribunal de Contas, do ajutório oficial, a Amazon River foi encampada pelo governo brasileiro. Em 1940, o acervo passou, pelo Decreto-Lei n.º 2.147, das mãos de companhia autônoma organizada após a negativa do TCU, para a administração federal. Novo Decreto-Lei (o de n.º 2.154, de 27 de abril de 1940) criou, então, os Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará, conhecido em todo o vale pela sigla SNAAPP.

Coube a esse órgão vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP) importante papel socioeconômico, na Amazônia. Inicialmente contando com velhas embarcações, dos tipos conhecidos na região (gaiolas, vaticanos, chatinhas, alvarengas), os serviços dos SNAAPP chegaram às calhas dos diversos rios, em linhas partidas de Belém ou de Manaus para os rios Madeira, Purus-Acre, Solimões-Javari. Outros navios

saíam exclusivamente de Belém, alcançavam o Solimões-Javari, Iquitos, o baixo Amazonas, o Xingu-Tapajós, Tucuruí, Oiapoque e Macapá. Uma linha destinava-se a abastecer de sal a região, embarcados nos portos nordestinos de Tutóia, Chaval e Camocim. Em Manaus iniciavam-se as viagens para as linhas dos rios Juruá e Negro e a de Maués. Era dada, portanto, a cobertura a toda a área e levada aos que ocupavam a mensagem de brasilidade traduzida na bandeira, no contato com brasileiros e na possibilidade de saber notícias da região e do país, publicadas nos jornais escritos em língua portuguesa, ainda que se tratasse de matéria requentada.

Se, como diz Leandro Tocantins, o rio comanda a vida, a presença de navios com bandeira nacional, subindo e descendo a teia dos cursos d'água ora escura ora barrenta, ora profundos ora rasos, significava o aproveitamento desse comandante na condução da vida dos ribeirinhos. Por conta disso, muita controvérsia houve, quando os aspectos exclusivamente econômicos (melhor dizer monetários) passaram a preocupar as autoridades.

Ministro da Viação e Obras Públicas, o almirante Lúcio Meira pretendeu, na década dos 50 do século passado, extinguir as linhas de navegação interior. O argumento era o mesmo que se vem ouvindo, sempre que o sortimento de parcelas crescentes da sociedade reclama decisão firme e compreensão humana de seus problemas: as linhas eram deficitárias.

Esqueciam-se os aspectos sociais da navegação promovida e operada pelos SNAAPP, já agora com uma frota renovada, à qual logo o povo deu o nome de "frota branca". Isso marcava uma das características das embarcações construídas na Holanda, por encomenda do oficial superior da Marinha Brasileira, comandante Edyr Dias de Carvalho Rocha, diretor-geral do órgão, à época.

Após a administração do comandante Edyr Rocha, passou a dirigir a autarquia o comandante Darcy Caldeira, que contou com um velho servidor da navegação, para auxilia-lo, como superintendente da unidade-chave do órgão, a de Navegação. Caberia a João Batista Seráfico de Assis Carvalho, admitido na Port of Parah (a companhia organizada para administrar o porto de Belém) em 1940, gerir as viagens dos cincos navios novos – Lauro Sodré, Augusto Montenegro, Lobo d'Almada, Leopoldo Peres e Presidente Vargas (este exclusivamente utilizado no trecho Belém-Mosqueiro-Soure) e das sete chatinhas – Percival Farcquart, Irineu Evangelista, Joaquim Nabuco, Evandro Chagas, Pimenta Bueno Imediato Carepa e Plácido de Castro.

A manutenção das linhas de navegação interior, que davam aos brasileiros escassamente instalados no beiradão, a noção e o sentimento de pátria, não se fez tão tranqüilamente.

Certa feita, não fosse a posição firme do general Magalhães Barata, então governador do Pará, as linhas teriam sido simplesmente extintas. Essa era a intenção do governo federal, afinal concretizada logo após a transformação dos SNAAPP (oriundo da fusão da Port of Parah com a Amazon River) em Empresa de Navegação da Amazônia – ENASA, cujo definhamento foi testemunhado pelas gerações mais jovens. O ex-interventor (então governador constitucional do Pará), que fizera de João Seráfico o primeiro civil a dirigir a navegação oficial na região, encampou a idéia do amigo e correligionário e acabou vencendo.

Um dos primeiros atos dos novos dirigentes da navegação na Amazônia foi excluir de seus roteiros, sob argumentação exclusivamente econômica (monetária diz melhor), as viagens aos altos rios, aos confins da região. Expulso de suas origens, o caboclo migrou para Manaus, sobretudo.

Assim terminou um sonho, que nos "dias construtivos do governo Kubitschek", como afirma Djalma Batista, tivera suas últimas promessas.

Fontes:

1. BATISTA, Djalma. *O Complexo da Amazônia*. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1976.

2. CARVALHO, João Baptista Seráfico de Assis. *A Navegação na Amazônia* – Reflexões e reflexões. Belém: Editora Falângola, 1996.

3. TOCANTINS, Leandro. *O Rio Comanda a Vida*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1983.

Fotos(s) de navio(s) da "frota Branca".

Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98.

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail : acervodigitalsec@gmail.com

Av. Sete de Setembro, 1546 - Centro
69005.141 Manaus - Amazonas - Brasil
Tel.: 55 (92) 3131-2450
www.cultura.am.gov.br

Secretaria de
Cultura